



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

Klasse: 63 d 22/10

Int. Cl.: B 60 c

PATENTSCHRIFT NR. 262083

Ausgabetag: 27. Mai 1968

GEBR. BÖHLER & CO. AKTIENGESELLSCHAFT IN WIEN

Gleitschutzstollen für Fahrzeugreifen

Angemeldet am 27. Jänner 1965 (A 667/65). - Beginn der Patentdauer: 15. August 1967.

Die Erfindung betrifft einen Gleitschutzstollen für Fahrzeugreifen mit einem nietförmigen Haltekörper, in dessen stufenartig abgesetztem Schaft ein prismatischer, zylinder- oder hohlzylinderartiger Hartmetallkörper eingesetzt ist.

Es sind Gleitschutzstollen mit einem nietförmigen Haltekörper bekannt, in dessen Schaft ein Hartmetallstift eingesetzt ist, der ihn um einige Millimeter überragt. Bei andern Gleitschutzstollen ist der Schaft etwa auf halber Höhe abgesetzt und auf dessen Absatz ein ringförmiger Hartmetallkörper mit einem Außendurchmesser aufgeschoben, der mit dem Maß des nicht abgesetzten Schaftes übereinstimmt. Die Stollen werden mit dem Kopf und Schaftteil in radialer Lage in den Fahrzeugreifen so eingesetzt, daß die Stirnfläche des Hartmetallteiles mit dem Reifenumfang übereinstimmt oder auch den Umfang um einen geringen Betrag überragt.

Nach längerer Benutzung oder bei starker Beanspruchung der mit den Stollen besetzten Reifen, wie dies beim scharfen Anfahren oder jähen Abbremsen des Fahrzeuges der Fall ist, legen sich die im Eingriff stehenden Stollen um den Kopfteil um. Durch den üblichen Wechsel von Anfahren und Bremsen, wobei sich die Stollen nach verschiedenen Richtungen umlegen, lockern sie sich im Fahrzeugreifen und werden mitunter beim raschen Fahren durch die Fliehkraft aus den Reifen geschleudert.

Um dies zu verhindern, wurde vorgeschlagen, auf dem Schaft des Stollens etwa in halber Höhe des Schaftes einen Flansch anzuordnen, dessen Außendurchmesser etwa dem größten Durchmesser des Nietkopfes entspricht. Diese allgemein als zweiflanschig benannte Ausführung hat jedoch den Nachteil, daß sich der zwischen den beiden Flanschen eingeklemmte Gummi mit der Zeit abtrennt und dann unabhängig von dem Gummikörper des Reifens zwischen den beiden Flanschen frei beweglich ist. Dadurch wird aber die Verankerung des Stollens gelockert und die Gefahr des Ausschleuderns aus dem Reifen während der Fahrt vergrößert.

Um diese Nachteile zu vermeiden und dem Gleitschutzstollen jene Form zu geben, die ihn im Fahrzeugreifen fest verankert, wird gemäß der Erfindung vorgeschlagen, die Umfangsfläche des Haltekörpers im Bereich mindestens einer Abstufung teilweise durch in Richtung zum fahrbahnseitigen Stollende hin divergierende Kegelflächen zu bilden.

Der Gegenstand der Erfindung wird an Ausführungsbeispielen erläutert, die in den Zeichnungen dargestellt sind. Die Fig. 1-3 zeigen Gleitschutzstollen mit Haltekörpern gemäß der Erfindung, deren Mantelflächen verschiedene Formen besitzen. In den Figuren ist der Hartmetallstift mit dem Bezugszeichen 1, die stufenartigen Schaftteile des Haltekörpers mit 2 und 3 und der Kopf des Haltekörpers mit 4 bezeichnet.

In Fig. 1 liegen die Flächen 6 und 7 des eine Stufe bildenden Schaftteiles 2 des Haltekörpers in einem spitzen Winkel zueinander. Ebenso liegen die Flächen 5 und 8 des eine Stufe bildenden Schaftteiles 3 in einem spitzen Winkel zueinander. Durch diese Verjüngungen der Schaftteile in Richtung zum Kopfteil des Schaftes wird der Vorteil erzielt, daß der Gummi nach dem Einbringen des Stollens in den Gummikörper des Reifens besser in diese Schaftabsätze eindringen kann, wodurch die Verankerung des Stollens im Fahrzeugreifen verbessert wird.

Nach der Stollenausbildung der Fig. 2 besitzt der Stufenteil 3 durch die Neigung der Fläche 5 zur Fläche 8 eine napfförmige Ausnehmung rund um den Schaftteil 2. Auch durch diese Formge-

bung wird die Verankerung des Stollens im Reifenkörper begünstigt.

Beidem Stollen der Fig. 3 besitzt der Stufenteil 3 an seiner Mantelfläche eine einspringende Nut, die aus den Flächen 9 und 10 gebildet wird, die einen Winkel miteinander einschließen.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Gleitschutzstollen für Fahrzeugreifen mit nierförmigem Haltekörper, in dessen stufenartig abgesetztem Schaft ein prismatischer, zylinder- oder hohlzylinderartiger Hartmetallkörper eingesetzt ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Umfangsfläche des Haltekörpers (2, 3) im Bereich mindestens einer Abstufung (6, 7 bzw. 5, 8) teilweise durch in Richtung zum fahrbahnseitigen Stollenende hin divergierende Kegelflächen (5, 7, 8) gebildet ist.
2. Gleitschutzstollen nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß sich an die genannte Kegelfläche (9) eine in entgegengesetzter Richtung divergierende Kegelfläche (10) anschließt.

(Hiezu 1 Blatt Zeichnungen)

FIG. 1

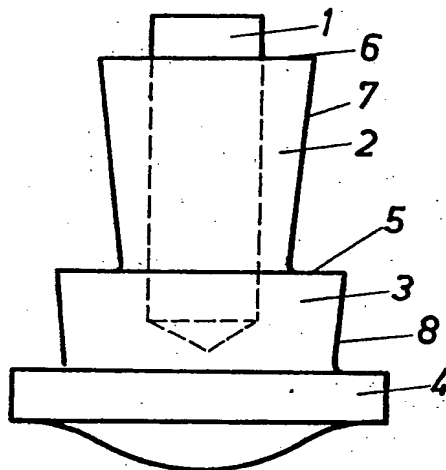


FIG. 2

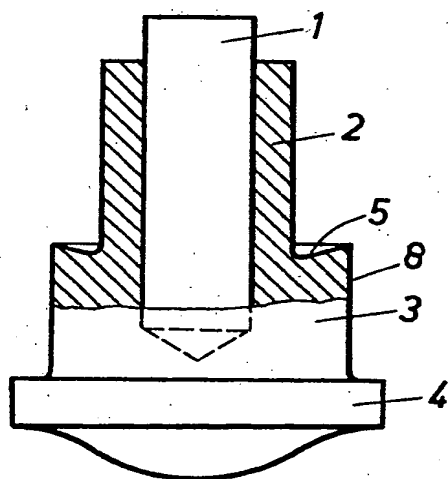


FIG. 3

